

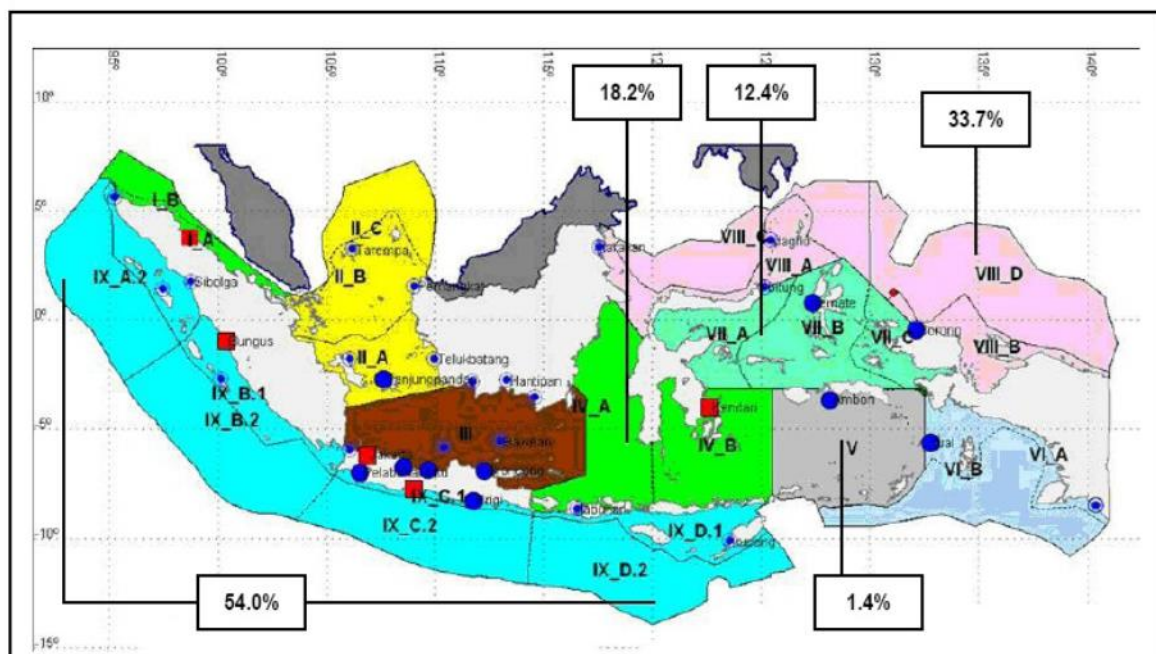
# ANALISIS KEBIJAKAN *SUPPLY CHAIN* PERIKANAN TANGKAP - TUNA

Ktut Silvanita M., Maliki Heru S., Slamet Hariadi

## PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara terbesar ketiga sebagai produsen tuna jenis bigeye, albacore dan bluefin di dunia (FISHSTATS dalam Sustainable Fisheries Partnership, 2010). Masing-masing memberi kontribusi 9,5%, 8% dan 9% dari hasil tangkapan global. Indonesia juga dikenal sebagai negara terpenting kedua setelah Filipina dalam menghasilkan tuna yellowfin, dengan kontribusi sebesar 7.5% dari total tangkapan global. Berdasarkan sumber yang sama, hampir 54% dari total tuna yellowfin Indonesia ditangkap dari Samudra India (Indian Ocean, Western Laut Timor, Selat Bali dan Laut Sawu) dan 33,7% dari total pendaratan tuna yellowfin berasal dari bagian timur yaitu Laut Sulawesi dan Samudera Pasifik diikuti oleh Flores dan Selat Makassar (18,2%) dan Maluku Sea, Tomini Bay, serta Seram Sea (12,4%). Gambar 1. Menjelaskan Prosentase Produksi Tuna per Wilayah Penangkapan Perikanan Tuna Indonesia

**Gambar 1. Wilayah Penangkapan Perikanan Tuna Indonesia**



Sumber: *Indonesian Tuna Supply Chain Analysis*, 2010

Pelaku perikanan tangkap di Indonesia dapat dibedakan menjadi dua, yaitu industri dan nelayan tradisional (*artisanal*). Penangkapan tuna oleh industri pada umumnya menggunakan ‘longliners’ dan ‘pole-and-line’ dengan GT dibawah 200 ton dan dilengkapi dengan fasilitas *super-cold storage*. Jenis tuna yang ditangkap adalah ikan besar seperti yellowfin, bigeye, albacore dan bluefin. Sedangkan nelayan tradisional menangkap ikan dengan menggunakan ‘trolling gear’, ‘small purse seines’, ‘gillnets’, dan ‘danish seine’ dengan kapal berukuran 15 GT atau lebih besar. Ikan tuna yang ditangkap oleh nelayan biasanya berukuran kecil, seperti, yellowfin and skipjack.

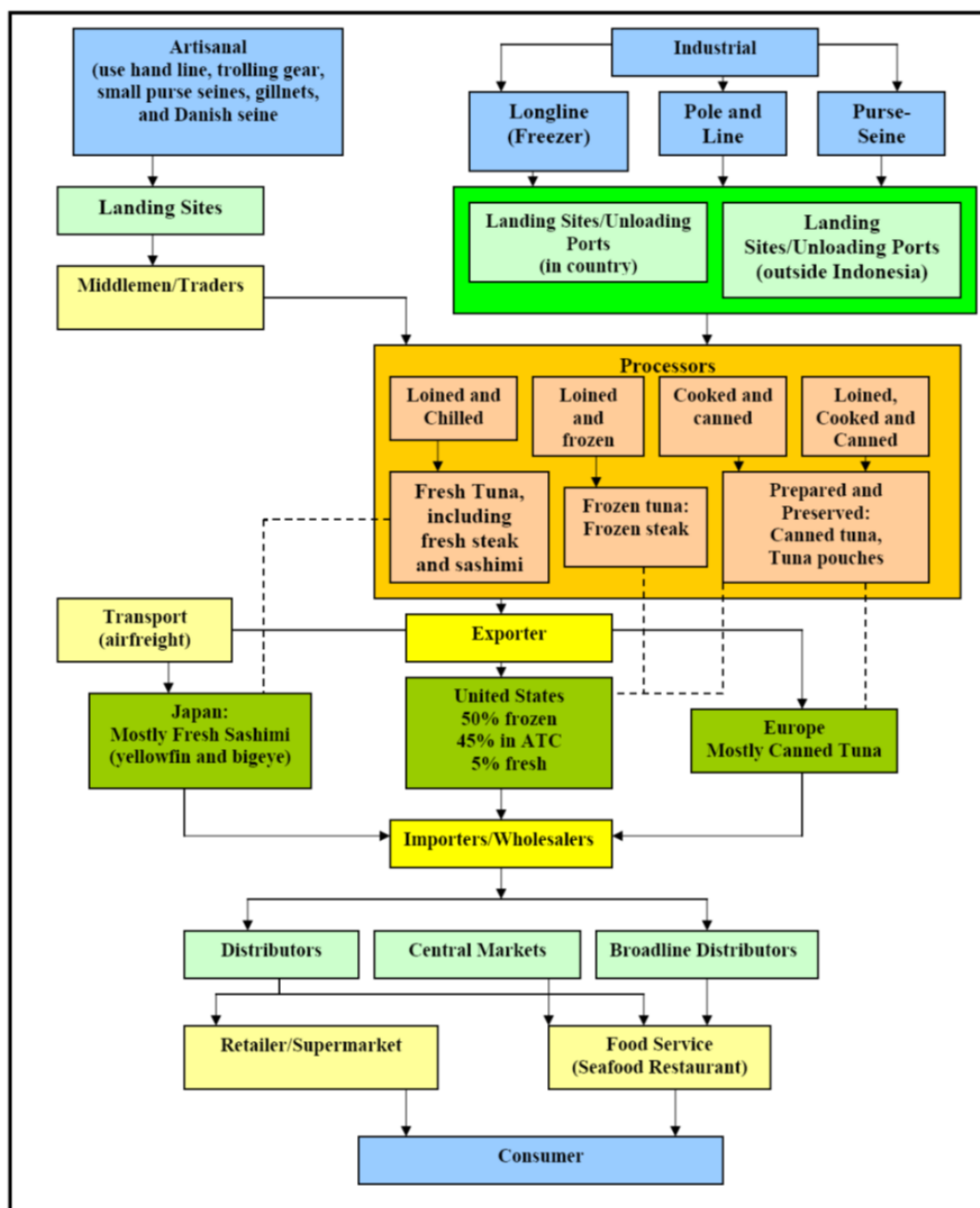
Hasil tangkapan oleh kapal-kapal besar didaratkan di pelabuhan besar di dalam negeri, seperti Pelabuhan Perikanan Samudera atau Pelabuhan Perikanan Nusantara, dan/atau langsung didaratkan/dijual ke pelabuhan di luar negeri. Sedangkan hasil tangkapan nelayan tradisional, setelah didaratkan, dijual kepada pengumpul di Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI). Hasil tangkapan tuna diproses menjadi *fresh chilled tuna*, *frozen tuna*, dan *canned tuna*.

Jenis tuna yang diproduksi dan dijual dalam bentuk *fresh chilled tuna* adalah bluefin, bigeye and yellowfin yang ditangkap dengan menggunakan ‘longliners’ atau ‘pole-and-line’ dengan kapal yang dilengkapi dengan alat-alat berkualitas tinggi. *Fresh chilled tuna* adalah tuna segar (setelah melalui proses tertentu, misalnya proses tuna *shasimi* atau *loined*) disimpan dalam *icebox* atau direndam dalam air dingin yang ada di dalam kapal sampai didaratkan. Tuna segar pada umumnya dikirim melalui udara dalam bentuk *bullets* atau *loins*. Kualitas tuna *bullets* yang paling tinggi dikirim/dijual ke Jepang sebagai negara pengimpor *shasimi* terbesar. Namun, pemasaran *shasimi* telah mengalami perubahan besar dari pasar yang eksklusif Jepang menjadi pasar global. Sistem pemasaran juga berubah dari sistem lelang menjadi pemasaran antar sejumlah kecil *dealers (traders)* untuk selanjutnya dijual ke supermarket besar atau ke pengecer. Pengiriman tuna segar (*fresh chilled tuna*) membutuhkan kecepatan distribusi yang tinggi mulai dari penangkapan sampai dengan konsumsi akhir. Oleh karena itu, jarak antara lokasi penangkapan dan pelabuhan pendaratan ikan tidak boleh terlalu jauh. Selain itu dibutuhkan perlengkapan kapal dan fasilitas pendaratan ikan yang modern, serta adanya jadwal penerbangan berkala dan sering dari bandara terdekat. Jika para eksportir tidak dapat menjamin kualitas tuna tetap segar sampai di negara tujuan, maka akan lebih efisien bila tuna tersebut diproses menjadi *fillet* atau *steak* sebelum diekspor (Yamashita, 2000 dalam *Indonesian Tuna Supply Chain*, 2010)

*Fresh and frozen tuna* adalah tuna segar yang dibekukan, yaitu tuna yang setelah ditangkap langsung disimpan dalam tempat penyimpanan pada tingkat pendinginan -60

*centigrade* dan temperatur tersebut dipertahankan konstan sampai dengan proses penjualan. Distribusi *frozen tuna* tidak memerlukan kecepatan tinggi, namun kapal penangkap, kapal pengumpul, dan pelabuhan penampung hasil-hasil tangkapan harus dilengkapi dengan *super-cold storage* yang modern. Konsumsi *fresh and frozen tuna (non-shasimi)* semakin meningkat di seluruh dunia, khususnya di Amerika Utara (FAO, 2010). Permintaan impor *fresh and frozen tuna* untuk konsumsi ikan segar di Amerika Serikat pada tahun 2010 berkisar antara 60 000 sampai 90 000 ton, sementara total konsumsinya berkisar antara 80 000 sampai 110 000 ton per tahun. Hal itu menunjukkan potensi pasar tuna yang cukup besar bagi Indonesia.

Meskipun harga *fresh and frozen tuna* lebih tinggi dibandingkan *canned tuna*, produksi *canned tuna* juga tinggi untuk memenuhi permintaan dan pasar terhadap *canned tune* yang meningkat secara cepat. Hal itu sejalan dengan perkembangan perikanan nelayan dengan cara *purse seine* di perairan tropikal. Tuna yang dikalengkan (*canned tuna*) tidak mempertanyakan cara-cara penangkapan, ukuran, maupun jenis tunanya. Sebagian besar jenis tuna yang dikalengkan adalah tuna berukuran kecil, seperti *skipjack tuna*. Meskipun pada tahun 1970an Amerika Serikat merupakan Negara konsumsi *canned tuna* terbesar, namun dalam dua decade terakhir telah dilampaui oleh pasar Uni Eropa. Disisi lain telah terjadi perubahan besar dalam relokasi pabrik tuna dari negara-negara maju ke negara-negara yang memiliki bahan dasar (sumber tuna) sejalan dengan perubahan tren konsentrasi modal, sehingga industri perikanan dapat menekan biaya tenaga kerja dan biaya pengiriman ikan. Pabrik pengalengan tuna terakhir di Amerika Serikat ditutup pada tahun 2007 (FAO, 2010). Thailand dan Negara-negara Asia Tenggara seperti Filipina dan Indonesia telah menggantikan kedudukan Amerika dalam proses pengalengan tuna. Pada tahun 2006, Thailand berkontribusi sebesar 46% dari total ekspor tuna kaleng dunia, sementara Indonesia dan Filipina masing-masing hanya berkontribusi sebesar 4%. (FAO, 2010). Distribusi negara-negara pengekspor dan pengimpor tuna kaleng, dapat dilihat pada Lampiran 1. dan Lampiran 2. Gambar 2. berikut menjelaskan tentang *supply chain tuna* Indonesia.



Sumber: *Indonesian Tuna Supply Chain Analysis*, 2010

**Gambar 2. Supply Chain Tuna Indonesia**

Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa *Processor* merupakan salah satu mata rantai supply chain perikanan tuna. *Processor* diawali dengan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) atau Pelabuhan Perikanan, dari ikan tangkap tradisional dan industri. Fungsi PPI atau Pelabuhan Perikanan adalah untuk mendukung kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan, sampai dengan pemasaran (Permen KKP Nomor PER.16/MEN/2006).

Peran PPI atau Pelabuhan Perikanan dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu:

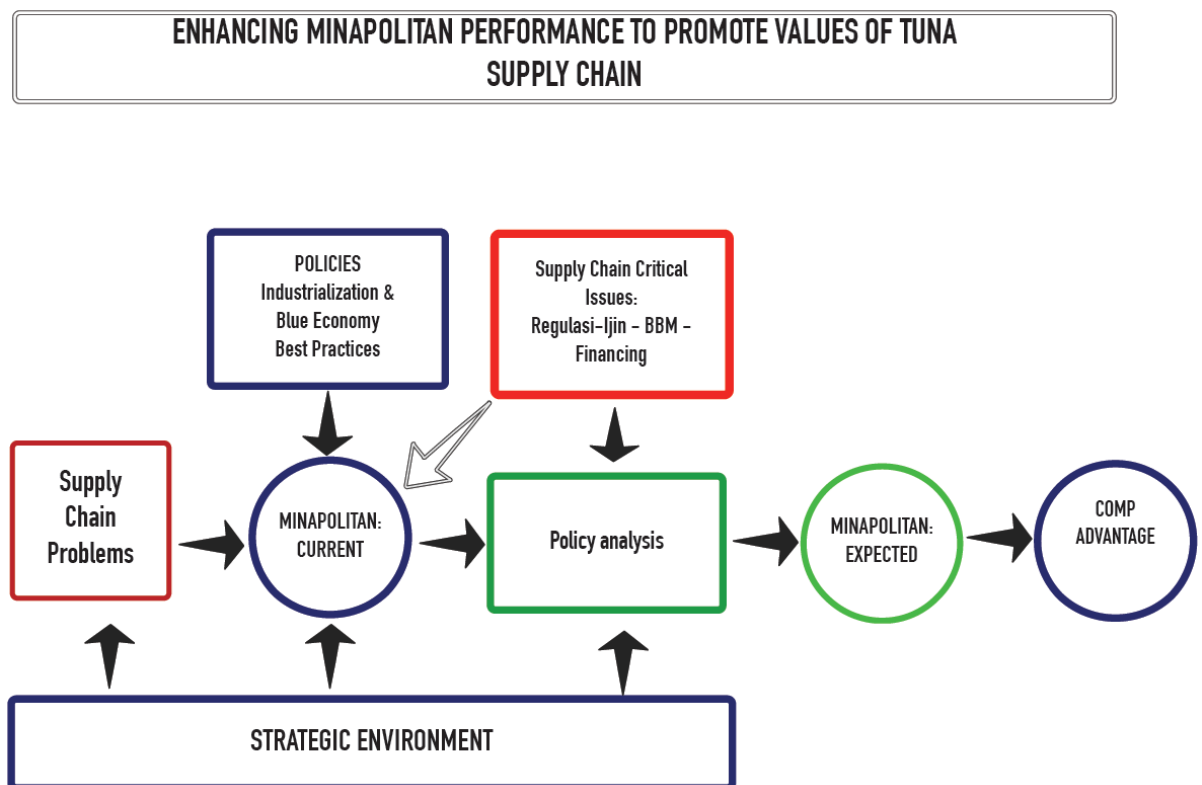
1. Pusat aktivitas produksi, yaitu:
  - a. Tempat mendaratkan ikan hasil tangkapan;
  - b. Tempat untuk mempersiapkan operasi penangkapan ikan (mempersiapkan alat tangkap, bahan bakar, air, perbaikan kapal, dan istirahat untuk anak buah kapal).
2. Pusat distribusi, yaitu:
  - a. Tempat transaksi jual beli ikan;
  - b. Terminal untuk mendistribusikan ikan;
  - c. Pusat pengolahan hasil laut.
3. Pusat kegiatan masyarakat nelayan, yaitu:
  - a. Pusat kehidupan masyarakat nelayan;
  - b. Pusat pembangunan ekonomi nelayan;
  - c. Pusat lalu lintas dan jaringan informasi antar nelayan maupun antar nelayan dengan masyarakat luar.

Untuk mengoptimalkan peran PPI atau Pelabuhan Perikanan dalam rangka mendorong percepatan pembangunan sektor kelautan dan perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia telah mengembangkan konsep Kawasan Minapolitan. Dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor PER.12/MEN/2010 dijelaskan bahwa konsep Minapolitan merupakan upaya untuk mendorong percepatan pembangunan sektor kelautan dan perikanan melalui pengembangan ekonomi kelautan dan perikanan berbasis kawasan yang terintegrasi, efisien, dan berkualitas; bahwa kawasan Minapolitan dikembangkan untuk meningkatkan efisiensi dan mengoptimalkan keunggulan komparatif dan kompetitif daerah sesuai dengan eksistensi kegiatan pra produksi, produksi, pengolahan dan/atau pemasaran secara terpadu, holistik, dan berkelanjutan. Dengan perkataan lain, Kawasan Minapolitan adalah suatu bagian wilayah yang mempunyai fungsi utama ekonomi yang terdiri dari sentra produksi, pengolahan, pemasaran komoditas perikanan, pelayanan jasa, dan/atau kegiatan pendukung lainnya.

Dengan konsep demikian, maka pengembangan kawasan Minapolitan merupakan salah satu cara strategis untuk mengefisienkan supply chain perikanan. Pengelolaan supply chain yang efisien dapat menekan biaya operasional, menurunkan biaya pengadaan, mengurangi biaya pemasaran, dan menekan biaya distribusi yang pada akhirnya akan meningkatkan nilai tambah dan daya saing produk (Marimin, 2013).

Dalam konteks supply chain tuna, Kebijakan Minapolitan dapat diartikan sebagai kebijakan untuk mengefisienkan proses produksi tuna mulai dari pendaratan ikan, pengolahan sampai pemasaran. Dengan perkataan lain, keberhasilan dalam mengimplementasikan kebijakan Minapolitan berarti keberhasilan dalam mengembangkan industri tuna sehingga meningkatkan nilai tambah dan harga tuna, yang pada akhirnya meningkatkan pendapatan nelayan dan pelaku-pelaku dalam industri perikanan.

Tulisan ini bertujuan untuk menganalisis kesenjangan (gap) dalam implementasi kebijakan Minapolitan, yaitu menganalisis peran pelaku dan antar pelaku dalam upaya mengimplementasikan kebijakan Minapolitan (siapa melakukan apa), masalah kepemilikan (*sense of belonging*), serta kendala-kendala yang dihadapi dalam implementasi kebijakan Minapolitan, seperti kendala peraturan dan perijinan, kendala pembiayaan, dan kendala penyediaan BBM. Gambar 3. Berikut menjelaskan tentang alur pikir analisis Kebijakan Minapolitan.



**Gambar 3. Alur Pikir Analisis Kebijakan Minapolitan**

## KEBIJAKAN MINAPOLITAN

Kebijakan pengembangan Kawasan Minapolitan merupakan salah satu strategi Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dalam melaksanakan arah kebijakan nasional (*pro poor, pro job, pro growth, dan pro sustainability/environment*) seperti yang dituangkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010 – 2014 serta kebijakan KKP yang dituangkan dalam Rencana Strategis (Renstra) KKP 2010-2014. Minapolitan merupakan upaya percepatan pengembangan pembangunan kelautan dan perikanan di sentra-sentra produksi perikanan yang memiliki potensi untuk dikembangkan. Minapolitan adalah konsepsi pembangunan ekonomi kelautan dan perikanan berbasis kawasan berdasarkan prinsip-prinsip terintegrasi, efisiensi, berkualitas dan percepatan. Sedangkan Kawasan Minapolitan adalah suatu bagian wilayah yang mempunyai fungsi utama ekonomi yang terdiri dari sentra produksi, pengolahan, pemasaran komoditas perikanan, pelayanan jasa, dan/atau kegiatan pendukung lainnya.

Tujuan pengembangan Minapolitan, adalah:

- 1) meningkatkan produksi perikanan, produktivitas usaha, dan meningkatkan kualitas produk kelautan dan perikanan,
- 2) meningkatkan pendapatan nelayan, pembudidaya dan pengolah ikan yang adil dan merata, serta
- 3) mengembangkan kawasan minapolitan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi di daerah dan sentra-sentra produksi perikanan sebagai penggerak ekonomi rakyat.

Adapun sasaran pengembangan minapolitan adalah:

- 1) ekonomi rumah tangga masyarakat kelautan dan perikanan skala kecil makin kuat,
- 2) usaha kelautan dan perikanan kelas menengah ke atas makin bertambah dan berdaya saing tinggi, serta
- 3) sektor kelautan dan perikanan menjadi penggerak ekonomi nasional.

Untuk mencapai tujuan dan sasaran tersebut, maka KKP merincinya kedalam beberapa pendekatan pengembangan minapolitan, yaitu melalui:

- 1) Ekonomi Kelautan dan Perikanan Berbasis Wilayah

Mendorong penerapan manajemen hamparan untuk mencapai skala ekonomi, mencegah penyebaran penyakit, meningkatkan efisiensi dalam penggunaan sumber daya, sekaligus mengintegrasikan pemenuhan kebutuhan sarana produksi,

proses produksi, pengolahan dan pemasaran hasil dan pengelolaan lingkungan dalam suatu kesisteman yang mapan.

2) Kawasan Komoditas Unggulan

Memacu pengembangan komoditas yang memiliki kriteria (i) bernilai ekonomis tinggi, (ii) teknologi tersedia, (iii) permintaan pasar besar, dan (iv) dapat dikembangkan secara massal.

3) Sentra Produksi

Minapolitan berada dalam kawasan pemasok hasil perikanan (sentra produksi perikanan) yang dapat memberikan kontribusi yang besar terhadap mata pencaharian dan kesejahteraan masyarakatnya. Seluruh sentra produksi kelautan dan perikanan menerapkan teknologi inovatif dengan kemasan dan mutu terjamin.

4) Unit Usaha

Seluruh unit usaha dilakukan dengan menggunakan prinsip bisnis secara profesional dan berkembang dalam suatu kemitraan usaha yang saling memperkuat dan menghidupi.

5) Penyuluhan

Penguatan kelembagaan dan pengembangan jumlah penyuluh merupakan salah satu syarat mutlak keberhasilan pengembangan minapolitan. Penyuluh akan berperan sebagai fasilitator dan pendamping penerapan teknologi penangkapan dan budidaya ikan serta pengolahan hasil perikanan.

6) Lintas Sektor

Minapolitan dikembangkan dengan dukungan dan kerjasama berbagai instansi terkait untuk mendukung kepastian usaha antara lain terkait dengan sarana dan prasarana pemasaran produk perikanan, tata ruang wilayah.

Dasar pelaksanaan program minapolitan adalah:

- 1) Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 12 Tahun 2010 Tentang )Minapolitan
- 2) Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor KEP.18/MEN/2011 tentang Pedoman Umum Minapolitan
- 3) Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.18/MEN/2012 tentang Pedoman Rencana Induk Pengembangan Kawasan Minapolitan
- 4) Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor KEP.35/MEN/2013 tentang Penetapan Kawasan Minapolitan



Dalam PER.12/MEN/2010 Tentang Minapolitan dijelaskan bahwa pemilihan kawasan minapolitan dilakukan secara terkoordinasi antara pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota sesuai persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 peraturan tersebut. Berdasarkan hasil koordinasi dan kelengkapan persyaratan, selanjutnya Menteri menetapkan kawasan minapolitan. Lokasi minapolitan dalam kawasan minapolitan ditetapkan oleh Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya dan penetapan lokasi tersebut disampaikan kepada Menteri dalam rangka koordinasi dan pembinaan. Dijelaskan, bahwa penetapan lokasi Minapolitan paling sedikit memuat:

- 1) proyeksi pengembangan hulu-hilir sektor dan produk unggulan;
- 2) informasi dan akses pasar;
- 3) akses permodalan;
- 4) akses teknologi; dan
- 5) prasarana dan sarana pendukung transportasi dan distribusi.

Jumlah Kawasan Minapolitan yang ditargetkan sesuai dengan Keputusan KKP Nomor KEP.39/MEN/2011 Tentang Perubahan Atas Keputusan KKP Nomor KEP.32/MEN/2010 Tentang Penetapan Kawasan Minapolitan adalah 223 Kawasan Minapolitan di tingkat Kabupaten/Kota dalam 33 Propinsi yang ada wilayah Republik Indonesia. Target jumlah kawasan minapolitan tersebut direvisi dengan Keputusan KKP Nomor KEP.35/MEN/2013, bahwa kawasan minapolitan yang ditargetkan berubah menjadi 202 lokasi minapolitan dengan penggerak utama 145 Perikanan Budidaya dan 57 Perikanan Tangkap. Sedangkan kawasan selain yang ditargetkan dalam keputusan menteri tersebut diharapkan dapat melaksanakan pengembangan kawasan minapolitan secara mandiri.

Berdasarkan data dari Kementerian Pekerjaan Umum, sampai dengan 2011 kawasan minapolitan yang sudah dikembangkan sebanyak 48 kawasan, di mana 10 kawasan diantaranya telah selesai dan 18 kawasan merupakan kawasan baru, seperti terlihat dalam Tabel 1.

**Tabel 1. Pengembangan Kawasan Minapolitan 2005-2011**

Tahun	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Baru	1	1	–	3	20	5	18
Lanjutan	–	1	2	2	2	21	20
Selesai	–	–	–	–	3	4	10
Total	1	2	2	5	25	30	48

Strategi pengembangan minapolitan seperti dijelaskan dalam Pedoman Umum Minapolitan adalah:

- 1) Kampanye Nasional; dilakukan melalui a) Media massa, b) Komunikasi antar lembaga, dan c) Pameran;
- 2) Menggerakkan produksi, pengolahan, dan/atau pemasaran di sentra produksi unggulan pro usaha kecil, di bidang perikanan tangkap, perikanan budidaya, dan pengolahan dan pemasaran;
- 3) Mengintegrasikan sentra produksi, pengolahan, dan/atau pemasaran menjadi kawasan ekonomi unggulan daerah menjadi kawasan minapolitan;
- 4) Pendampingan usaha dan bantuan teknis di sentra produksi, pengolahan, dan/atau pemasaran unggulan berupa penyuluhan, pelatihan dan bantuan teknis;
- 5) Pengembangan sistem ekonomi kelautan dan perikanan berbasis wilayah.

## ANALISIS KEBIJAKAN MINAPOLITAN

Strategi peningkatan sektor perikanan dengan konsep minapolitan merupakan strategi dengan pendekatan klaster (Rahman, 2011). Di beberapa negara, industri yang berbasis klaster telah terbukti mampu menunjukkan kemampuannya secara berkesinambungan dalam menembus pasar. Lebih lanjut dijelaskan bahwa dalam mengembangkan klaster perikanan (minapolitan), diperlukan kerjasama dari berbagai aspek baik subsistem hulu, subsistem hilir dan berbagai kegiatan yang saling mendukung antara satu pelaku dengan pelaku yang lain. Oleh karena itu untuk mencapai tingkat keberhasilan, beberapa faktor kunci yang harus diperhatikan dalam klaster minapolitan antara lain *pertama*, tercipta kemitraan dan jaringan (*networking*) yang baik. Tercipta kemitraan dan jaringan yang ditandai adanya kerjasama antar perusahaan merupakan hal yang sangat penting karena tidak hanya untuk memperoleh sumber daya, namun juga dalam hal fleksibilitas, dan proses pembelajaran bersama, misalnya dalam transfer dan penyebaran teknologi yang dapat meningkatkan keahlian pelaku

perusahaan yang ada dalam klaster. *Kedua*, adanya inovasi, riset dan pengembangan. Inovasi secara umum berkenaan dengan pengembangan produk atau proses, sedangkan riset dan pengembangan berkenaan dengan pengembangan ilmu pengetahuan. *Ketiga*, tersedianya sumber daya manusia (tenaga kerja) yang handal. Produktivitas SDM merupakan salah satu indikator keberhasilan dari sebuah klaster. Dengan SDM yang handal dan memiliki jiwa kewirausahaan yang tinggi, maka keberadaan kapital maupun kelembagaan dapat dijalankan dengan baik. *Keempat*, penetapan lokasi merupakan keputusan yang didasarkan pada perpaduan dari berbagai faktor yang mempengaruhi seperti ketersediaan sumberdaya (input), biaya transportasi, harga faktor lokal, kemungkinan produksi dan substitusi, struktur pasar, kompetisi dan informasi.

Dalam tata laksana pembangunan sektor kelautan dan perikanan dengan konsep Minapolitan dijelaskan bahwa sentra produksi yang dimaksud akan dapat berkembang menjadi sebuah kawasan ekonomi yang mampu menjadi penggerak ekonomi daerah. Lebih jauh dijelaskan bahwa penerapan konsep minapolitan tidak harus didahului dengan penetapan kawasan minapolitan, tetapi harus diawali dengan pengembangan sentra produksi dengan paket-paket kebijakan yang mendorong peningkatan produksi, sesuai dengan konsep minapolitan. Paket-paket kebijakan yang dimaksud disesuaikan dengan karakteristik kawasan yang bersangkutan. Paket-paket kegiatan yang terkait perikanan tangkap sekurang-kurangnya memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

- 1) komoditas unggulan dan target produksi;
- 2) distribusi wilayah penangkapan pro nelayan;
- 3) struktur armada nasional;
- 4) sistem pengkayaan stok, moratorium, dan peningkatan produksi;
- 5) **sistem pelayanan perijinan;**
- 6) sistem pengelolaan Pelabuhan Perikanan dan TPI efisien pro nelayan;
- 7) **sistem insentif usaha dan investasi;**
- 8) teknologi penangkapan dan penanganan ikan di atas kapal;
- 9) **bantuan teknis, seperti sarana dan permodalan serta pendampingan;** dan
- 10) pembangunan prasarana.

Berdasarkan diskusi mendalam dengan *expert* yang dilakukan penulis, serta kajian literatur, bahwa dalam upaya implementasi paket-paket kegiatan perikanan tangkap untuk pengembangan minapolitan, terdapat beberapa kendala yang bersifat strategik antara lain

peraturan daerah dan perijinan, pembiayaan, serta bantuan teknis berupa sarana dan permodalan terkait Bahan Bakar Minyak.

## **1. Kendala terkait Peraturan Daerah dan Perijinan**

Berdasarkan hasil diskusi yang dilakukan Kemendagri dengan beberapa daerah, terdapat beberapa permasalahan terkait minapolitan, antara lain terkait Peraturan Daerah dan perijinan yang dijelaskan sebagai berikut:

### **1) Peraturan Daerah.**

#### **(a) Aspek Yuridis.**

Pada aspek yuridis, adalah terkait dengan banyaknya daerah yang masih menggunakan acuan terhadap perda yang sudah tidak berlaku lagi, seperti masih adanya perda terkait dengan pemungutan yang tidak berdasarkan pada UU No. 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Terkait dengan sektor perikanan, permasalahan relevansi acuan yuridis dikarenakan tidak disertakannya acuan perundang-undangan yang lebih tinggi seperti UU No. 31 tahun 2004 tentang Perikanan. Contoh kasus terhadap masalah ini adalah Perda Kota Makasar, yaitu Perda No. 13 tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha, yang belum mengacu pada UU No. 31 tahun 2014 tentang Perikanan, yang terbit belakangan.

#### **(b) Aspek Substansi.**

Permasalahan terbanyak pada aspek substansi adalah terkait dengan kejelasan standar waktu, biaya dan prosedur. Potensi masalah yang bisa muncul di lapangan karena pelanggaran tersebut adalah adanya ketidakpastian bagi masyarakat maupun pelaku usaha, sehingga dapat membuka peluang terjadinya penyimpangan misalnya pungutan ilegal. Dengan ketidakjelasan standar biaya, maka yang terjadi adalah pegawai pemerintah yang bertugas melakukan pemungutan dapat menarik pungutan yang besarnya tidak wajar, bahkan menguntungkan petugas pemungut. Padahal seharusnya, suatu perda harus mengandung kejelasan standar biaya, waktu dan prosedur. Contoh kasus pada aspek substansi ini adalah Perda Lamongan No. 19 tahun 2010 tentang Retribusi Tempat Pelelangan Ikan, yang didalamnya terdapat ketidakjelasan dalam rumusan tarif retribusi.

(c) Aspek Prinsip.

Permasalahan yang paling menonjol pada aspek prinsip adalah terkait dengan dampak terhadap perekonomian. Dampak (negatif) terhadap perekonomian berarti bahwa pengaturan dalam perda salah satunya berpotensi menimbulkan pungutan berganda bagi pelaku usaha. Potensi pungutan berganda muncul pada substansi perda yang menerapkan pungutan yang bukan kewenangannya tapi menjadi domain dari pemerintah di atasnya. Ekonomi biaya tinggi dapat terjadi juga karena penerapan besaran tarif yang tidak wajar, yang dapat mengakibatkan multiplier beban yang harus ditanggung hingga tingkat konsumen maupun pengalihan beban kemata rantai paling belakang yaitu nelayan. Dalam prakteknya, bagi pedagang, beban retribusi dapat dialihkan kepada nelayan maupun pembeli.

## 2) Perijinan.

Instruksi Presiden No.3 tahun 2006 tentang Paket Kebijakan Investasi, yang kemudian ditindak lanjuti dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 24 tahun 2006 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelayanan Terpadu Satu Pintu, serta Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 20 tahun 2008 tentang Pedoman Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelayanan Perijinan Terpadu di Daerah, adalah merupakan langkah awal dari pemerintah untuk memberikan pelayanan terpadu satu pintu (PTSP) atau *One Stop Services*.

PTSP sendiri dilaksanakan dengan tujuan untuk meningkatkan pelayanan publik, serta memberikan akses yang lebih luas kepada masyarakat untuk memperoleh pelayanan publik. Adapun sasaran penyelenggaraannya adalah terwujudnya pelayanan publik yang cepat, murah, mudah, transparan, pasti dan terjangkau serta meningkatnya hak-hak masyarakat terhadap pelayanan publik.

PP No. 38 tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan, kepada Pemerintah, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota, secara tegas melimpahkan beberapa kewenangan sebagai urusan wajib dan pilihan kepada pemerintah provinsi dan kabupaten/kota. Sebagai salah satu urusan pilihan, sektor perikanan dan kelautan adalah merupakan salah satu sektor yang dapat diunggulkan oleh sebahagian besar provinsi maupun kabupaten/kota di seluruh Indonesia.

Sampai saat ini, bahwa proses perijinan dan non perijinan yang terkait dengan bidang perikanan dan kelautan, masih banyak yang menjadi domain pemerintah pusat.

Kewenangan pemerintah daerah terkait dengan proses perijinan dan non perijinan ini masih dianggap belum sebanding dengan apa yang diamanatkan oleh semangat otonomi daerah. Perijinan dan non perijinan yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah provinsi maupun kabupaten/kota masih dalam tataran bagi usaha mikro dan kecil, sedangkan dalam kategori usaha menengah dan besar belum sama sekali diserahkan kepada pemerintah daerah.

Dari uraian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa secara umum permasalahan kebijakan minapolitan meliputi permasalahan sistem seperti perda retribusi yang tidak sesuai dan permasalahan perijinan.

## **2. Kendala Pembiayaan Minapolitan**

Dalam pasal 16 peraturan menteri tentang minapolitan Nomor PER.12/MEN/2010 disebutkan bahwa pembiayaan dalam rangka pengembangan dan pembinaan kawasan minapolitan dapat bersumber dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) dan/atau Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) serta sumber lain yang sah dan tidak mengikat sesuai peraturan perundang-undangan. Dengan pemahaman kawasan minapolitan seperti tersebut, dalam pengembangannya diperlukan lahan yang luas, melibatkan banyak pihak (lintas sektoral) dan pembiayaan dalam jumlah yang besar.

Selanjutnya, menurut Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan nomor PER.16/MEN/2006 pasal 25 ayat (1), diatur bahwa pelabuhan perikanan dapat dikelola oleh Pemerintah, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota, dan BUMN maupun perusahaan swasta dapat diusahakan. Dalam ayat (5) pengusahaan pelabuhan perikanan sebagaimana dimaksud, dapat dilakukan dalam bentuk Kerja Sama Operasi (KSO) dengan pihak ketiga sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dengan pengembangan kawasan minapolitan dalam rangka meningkatkan perekonomian dalam industri perikanan ini, khususnya produksi ikan sebagai masukan (input), sangat dipengaruhi oleh faktor musim dan alam. Konsekuensi dari hal ini adalah adanya keengganan dari pihak perbankan untuk menyediakan kredit dalam pembiayaan kawasan minapolitan tersebut.

Strombom dan Tweed (2010) menyatakan bahwa dibandingkan dengan bisnis lain, aquaculture dipandang sebagai usaha yang berisiko. Oleh karena itu, merupakan hal yang biasa bahwa pengajuan pembiayaannya mengalami beberapa kali penolakan, dibandingkan

dengan memperoleh persetujuan pembiayaan dalam upaya pengajuan pembiayaan yang pertama.

Dengan permasalahan pembiayaan tersebut, salah satu alternatif pembiayaan pembangunan kawasan minapolitan, khususnya yang bersifat lintas sektoral dan bernilai besar, adalah penggunaan Skema Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP). Peraturan pemerintah nomor 50/2007, peraturan presiden nomor 67/2005 dan peraturan pemerintah nomor 27/2014 memberikan kemudahan bagi pemerintah daerah, kementerian/lembaga yang akan menyediakan infrastruktur dengan memberdayakan pihak swasta atau badan usaha. Dalam peraturan pemerintah nomor 27/2014 pasal 27 bentuk pemanfaatan barang milik negara/daerah melalui kerjasama telah dilakukan pemisahan atas kerjasama pemanfaatan dan kerjasama penyediaan infrastruktur. Penggunaan model KPS dapat digunakan dalam rangka melakukan percepatan pembangunan kawasan minapolitan melalui pemanfaatan Skema KPS, dari perspektif faktor *leverage*, pemberian insentif maupun penyediaan penjaminan pemerintah.

### **1) KPS Sebagai Upaya Percepatan (Leverage)**

Kebutuhan untuk membangun kawasan minapolitan sebagai satu alternatif meningkatkan perekonomian nasional dari sektor maritim sekaligus meningkatkan kesejahteraan nelayan dan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) telah mendorong untuk mempercepat pembangunan infrastruktur kawasan minapolitan tersebut. Dengan keterbatasan anggaran pemerintah dan pemerintah daerah, maka dana yang dimiliki perlu dimanfaatkan secara selektif dan berdasarkan prioritas sebagai berikut:

- (a) Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) adalah sebagai suatu alternatif pembiayaan dalam rangka pembangunan kawasan minapolitan tersebut. Pengembangannya dilakukan dengan mengembangkan aset Pemerintah atau Pemerintah Daerah, yang dapat berupa tanah, Pelabuhan Perikanan atau aset lainnya. Pengembangan kawasan minapolitan dengan pola pembiayaan KPS ini dilakukan secara selektif dan selanjutnya dapat dijadikan suatu prototipe untuk pengembangan kawasan minapolitan lainnya.
- (b) Beberapa pertimbangan dalam menentukan besarnya kontribusi pemerintah dan swasta adalah kelayakan ekonomi dan kelayakan finansial dalam rangka pengembangan kawasan minapolitan tersebut. Kondisi ekonomi dan finansial

akan bervariasi dari satu pengembangan kawasan minapolitan di suatu lokasi dengan lokasi lainnya.

- (c) Skema pembiayaan kerjasama dikelompokkan dalam dua bagian, yaitu pembiayaan dalam rangka konstruksi pengembangan atau pembangunan infrastruktur, serta pembiayaan dalam rangka pengelolaan/pengoperasian dan pemeliharaan.

Gambar berikut menunjukkan bagaimana komposisi pembiayaan pemerintah dan swasta untuk meningkatkan *leverage* penggunaan dana dalam pembangunan minapolitan. Sebagai contoh, dengan anggaran yang cukup untuk membangun satu kawasan minapolitan yang layak secara ekonomis, dengan skema KPS dapat digunakan untuk membangun lebih dari satu kawasan minapolitan, tergantung kelayakan keuangan dan ketersediaan investor swasta.



**Gambar 4. Kontribusi Pembiayaan KPs (Paparan BAPPENAS)**

## 2) Pola Insentif untuk Menarik Minat Investor

Pembiayaan dengan pola KPS dapat dikelompokkan berdasarkan pemrakarsanya, yaitu pemerintah sebagai pemrakarsa atau badan usaha/swasta sebagai pemrakarsa. Dalam hal badan usaha sebagai pemrakarsa KPS, peraturan presiden nomor 67/2005 mengatur pemberian paket insentif kepada badan usaha tersebut antara lain berupa:



- (a) Insentif tambahan nilai, saat badan usaha tersebut juga sebagai peserta tender
- (b) Pemberian *Right to Match* terhadap harga penawaran terbaik
- (c) Pembelian prakarsa proyek kerjasama, termasuk hak kekayaan intelektual yang menyertainya.

Kriteria dan perhitungan dalam rangka pemberian insentif tersebut perlu disusun lebih detil dan jelas agar berfungsi sebagai “vitamin” bagi badan usaha/swasta pemrakarsa dan agar tidak menimbulkan *dispute* di kemudian hari.

### 3) Pola Penjaminan Pemerintah

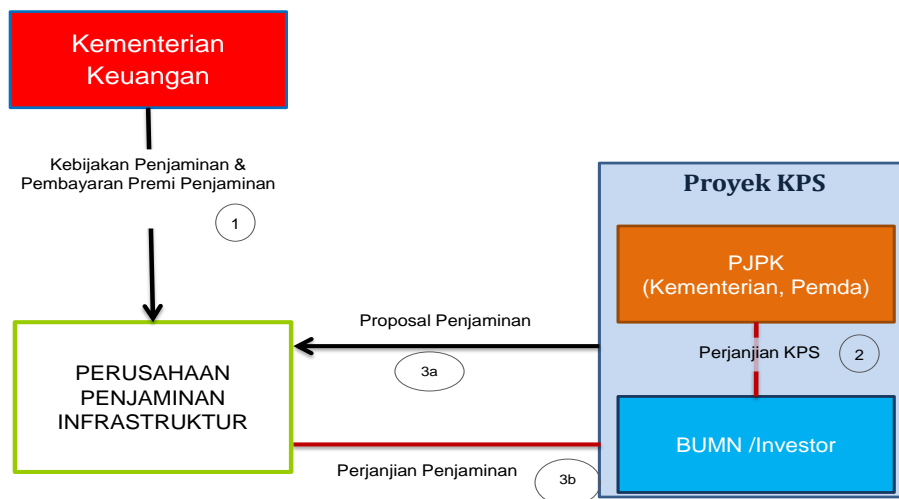
Prinsip saling menguntungkan (win-win) bagi pemerintah (pemerintah daerah) dan swasta tidak menjamin bahwa kerjasama yang disepakati tidak menderita kerugian di masa depan, walau kajian ekonomi dan keuangan di tahap awal menunjukkan proyeksi yang menguntungkan. Masih adanya potensi kerugian kerjasama pemerintah dan swasta di masa depan, yang selanjutnya dapat diangkat sebagai isu kerugian negara, dapat menyebabkan “kegamangan” bagi para pejabat pemerintah yang akan melakukan kerjasama pemerintah dan swasta.

Salah satu cara untuk menghindari risiko kerugian negara atas kerjasama pemerintah swasta ini adalah dengan memberikan penjaminan atas KPS yang secara ekonomi telah dipandang layak. Pola pembiayaan KPS yang diusulkan untuk pengembangan minapolitan adalah:

- (a) Pola kerjasama antara Pemerintah dan Swasta pada prinsipnya adalah “win-win” atau “profit-profit”, yaitu baik pemerintah dan swasta akan memperoleh keuntungan dari kerjasama tersebut.
- (b) Pemerintah, i.e. Kementerian Keuangan, memberikan penjaminan bahwa kedua pihak, pemerintah dan swasta, akan memperoleh “keuntungan minimal” dari kerjasama tersebut.
- (c) Sebagai bentuk kerjasama tersebut, pemerintah akan memberikan penjaminan dalam bentuk penyediaan/pembayaran “imbal jasa penjaminan” kepada perusahaan penjaminan, dalam hal ini PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII). Pembayaran imbal jasa penjaminan dananya berasal dari APBN.

- (d) Apabila dalam realisasinya, pemerintah dan swasta tidak memperoleh keuntungan minimal sesuai yang telah ditetapkan, maka perusahaan penjaminan akan membayar sebesar selisih keuntungan yang ada.

Alur penjaminan KPS seperti dijelaskan dalam Gambar 5. berikut.



**Gambar 5. Alur Penjaminan KPS**

Gambar 5. di atas menunjukkan bagaimana model penjaminan atas penyediaan infrastruktur minapolitan melalui kontrak kerjasama pemerintah dan swasta (KPS). Pertama, Kementerian keuangan, kementerian Kelautan dan Perikanan dan kementerian/lembaga terkait lainnya menyusun konsep kebijakan penjaminan untuk pembiayaan KPS minapolitan dengan mengacu ke Peraturan Pemerintah Nomor 78 tahun 2010 tentang Penjaminan Infrastruktur. Dalam kebijakan tersebut diatur objek yang dijamin, persyaratan yang dijamin dan tatacara pembayarannya. Dalam kebijakan tersebut dapat ditetapkan Pihak Penjaminnya atau menunjuk BUMN yang terkait dengan hal tersebut, misalnya PT Penjaminan Infrastuktur Indonesia. Kedua, Pemerintah, melalui kementerian/lembaga atau pemerintah daerah, mengikat kerjasama dengan swasta, termasuk BUMN, untuk penyediaan infrastruktur minapolitan. Selanjutnya, ketiga, Penanggung Jawab Proyek KPS (PJPK) mengajukan proposal atau aplikasi penjaminan kepada perusahaan penjaminan yang ditetapkan dan bila disetujui, menandatangani perjanjian kerjasama penjaminan.

### 3. Kendala Bahan Bakar Minyak

Salah satu pelaku dalam konsep minapolitan adalah nelayan (*artisanal*). Nelayan ditengarai sering menghadapi masalah terkait kelangkaan Bahan Bakar Minyak (BBM). Proporsi biaya BBM terhadap total biaya kegiatan perikanan tangkap berkisar 50 – 70%, dan 25% bagi kegiatan budidaya perikanan (Dirjen KP3K, 2014). Kelangkaan BBM sering menyebabkan nelayan harus membayar dua kali lebih besar dari harga BBM bersubsidi. Akibatnya, kebanyakan nelayan tidak mampu melaut, atau sebagian yang melaut hanya mampu menutupi biaya operasionalnya. Menyikapi permasalahan yang dihadapi nelayan, KKP (dahulu disebut Departemen Kelautan dan Perikanan/DKP), sejak tahun 2003 telah menginisiasi program *Solar Packed Dealer for Nelayan* (SPDN)/Stasiun Pengisian Bahan Bakar Minyak untuk Nelayan (SPBN) yang termasuk dalam program Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat Pesisir (PEMP) dengan target 1.260 unit SPDN di 126 kabupaten/kota. Program SPDN merupakan kerjasama antara KKP, Pertamina, dan Lembaga Swadaya Masyarakat yang bergerak dibidang perikanan seperti, Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI).

Sampai saat ini (Juli 2014) SPDN/SPBN yang telah dibangun berjumlah 386 unit, 323 unit diantaranya telah beroperasi, 20 unit dalam proses untuk beroperasi, dan 43 unit dalam kondisi berhenti beroperasi ( Dirjen KP3K, Juli 2014). Beberapa kendala yang dihadapi dalam mencapai taget jumlah SPDN/SPBN antara lain: jumlah kebutuhan BBM nelayan yang terlalu sedikit pada lokasi yang diusulkan, akses jalan yang tidak memadai bagi mobil angkut Pertamina, serta ketidaksiapan pengelola SPDN/SPBN. Permasalahan operasional SPDN antara lain terkait dengan kuota BBM yang dilakukan oleh Pertamina untuk tiap propinsi di Indonesia. Kuota tersebut berdampak kepada operasional SPDN/SPBN. Pemberian kuota tersebut kurang memperhatikan kondisi musim dalam kegiatan perikanan tangkap. Kuota yang diberikan kepada tiap SPDN/SPBN didasarkan pada penyerapan BBM selama tiga bulan terakhir. Jika kuota dihitung dalam masa paceklik dimana sumber ikan sedikit sehingga banyak nelayan yang tidak melaut, maka kuota yang diberikan kepada SPDN/SPBN menjadi rendah. Kuota yang rendah mengakibatkan pengelola SPDN/SPBN tidak memperoleh keuntungan yang memadai dalam menyalurkan BBM kepada nelayan, bahkan kemungkinan penerimaan menjadi minus bila memperhitungkan biaya penyusutan fasilitas SPDN/SPBN. Dalam musim panen dimana sumber ikan melimpah, pengelola menghadapi masalah untuk menambah kuota. Pertamina memiliki aturan yang cukup ketat terkait penambahan kuota. Kondisi tersebut mengakibatkan kelangkaan BBM bagi nelayan dan biaya operasional

pengelolaan fasilitas SPDN/SPBN tidak tertutupi sehingga SPDN/SPBN mengalami kesulitan dalam menjalankan usahanya.

Masalah program SPDN/SPBN terkait kerjasama antar lembaga tidak hanya pada saat operasionalisasi. Dalam contoh kasus yang terjadi di SPDN Tempat Pelelangan Ikan (TPI) Belang, Kabupaten Minahasa Tenggara (Mitra) SPDN yang telah dibangun pada tahun 2012 terungkap, bahwa SPDN/SPBN tersebut belum beroperasi karena selain masalah penyediaan fasilitas SPDN yang tidak sesuai dengan petunjuk teknis, Pertamina sebagai penyedia BBM juga belum mengeluarkan ijin operasi selama persyaratan yang telah ditentukan belum terpenuhi (SwaraManadoNews.com, 11 Maret 2013).

Permasalahan lain terkait kebutuhan BBM oleh nelayan adalah masalah pembiayaan BBM. Banyak nelayan yang mengandalkan solar yang disediakan pengecer karena mereka bisa berutang terlebih dulu. Para pengecerlah yang membeli solar di SPDN yang kemudian dijual ke nelayan dengan cara berutang. Setelah melaut dan menjual hasil tangkapannya, baru nelayan membayar solar kepada pengecer (metrotvnews.com, 10 Agustus 2014).

Dalam petunjuk pelaksanaan SPDN/SPBN, KKP membuka peluang bagi investor swasta lokal untuk mendirikan SPDN/SPBN Swadana. Namun, margin dan omzet yang dihasilkan dinilai kurang menarik bagi investor.

## **REKOMENDASI STRATEGI IMPLEMENTASI**

Berdasarkan analisis dampak kebijakan seperti yang dijelaskan di atas, maka rekomendasi yang diusulkan terkait masalah-masalah yang bersifat strategis dalam pengembangan minapolitan adalah sebagai berikut:

### **1. Payung Hukum untuk integrasi kegiatan lintas sektor.**

Mengingat kebijakan Minapolitan merupakan kebijakan lintas sektoral yang melibatkan Instansi Pusat dan Daerah, maka diperlukan kebijakan yang lebih tinggi dibanding Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan yaitu dalam bentuk Peraturan Pemerintah ataupun Peraturan Presiden. Selain itu diperlukan juga NSPK (Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria) terpadu untuk mengefektifkan kegiatan lintas sektoral.

### **2. Reformasi dan harmonisasi regulasi**

Melakukan reformasi regulasi yang berhubungan dengan penciptaan iklim usaha yang kondusif serta pengembangan ekonomi daerah/wilayah, di

antaranya terkait kebijakan perijinan, bea masuk, serta menghilangkan peraturan yang dinilai menghambat.

### **3. Perbaikan Sistem pada aspek Perijinan**

#### **a. Distribusi kewenangan perijinan kepada Pemerintah Daerah;**

Seiring dengan telah didesentralisasikannya penyelenggaraan pemerintahan kepada pemerintah daerah dalam bentuk otonomi daerah, maka guna efektifitas pelaksanaan Minapolitan yang cepat dan berbiaya murah, sudah seharusnya Pemerintah Daerah diberikan kewenangan untuk menerbitkan izin yang terkait minapolitan. Kewenangan pemerintah Pusat adalah memberikan Standar dan Panduan pelaksanaan, serta melakukan pembinaan dan pengawasan penerapan Minapolitan.

#### **b. Implementasi PTSP secara efektif**

Esensi dari adanya PTSP adalah terwujudnya pelayanan publik yang cepat, murah, mudah, transparan, pasti dan terjangkau serta meningkatnya hak-hak masyarakat terhadap pelayanan publik. Oleh karena itu sudah seharusnya PTSP dilaksanakan secara efektif, antara lain dengan standarisasi perijinan dalam pelaksanaan Minapolitan yang pro kepada nelayan dan pelaku usaha. Standarisasi yang dibutuhkan antara lain: waktu, biaya dan persyaratan.

### **4. Alternatif Pembiayaan yang optimal**

Pemerintah melakukan intervensi terhadap pembiayaan KPS melalui pemberian insentif bagi BUMN/Investor Swasta pemrakarsa dan penyediaan premi asuransi dari APBN/APBD untuk menjamin bahwa Proyek KPS yang dijamin akan memperoleh keuntungan minimal. Dengan konsep penjaminan ini, maka risiko terjadinya kerugian negara, yang dapat menimbulkan kegamangan para pelakunya dalam risiko terjerat dalam isu tindak pidana korupsi, dapat dihilangkan. Model pembiayaan KPS dengan penjaminan ini perlu dipertimbangkan sebagai salah satu alternatif pembiayaan kawasan minapolitan.

Selain pembiayaan KPS dengan penjaminan pemerintah tersebut, pembiayaan melalui APBN dan APBD yang telah berjalan selama ini tetap diperlukan, namun diperlukan koordinasi antara kementerian/lembaga dan pemerintah daerah untuk optimalisasi pembangunannya. Selanjutnya untuk mendorong pengentasan kemiskinan dan kesejahteraan nelayan, sebagaimana

disebutkan sebagai salah satu tujuan pembangunan kawasan minapolitan, perlu melakukan pembinaan kepada para nelayan dan diberikan kemudahan akses ke pembiayaan perbankan. Beberapa kredit program pemerintah yang telah ada seperti KUR, atau KKPE perlu diperkenalkan kepada calon debitur nelayan tersebut.

## 5. Sinergitas Lembaga dalam Ketersediaan BBM

Permasalahan yang ada dalam program SPDN/SPBN tidak terlepas dari kurangnya sinergitas antar lembaga yang terkait, dalam hal ini Kementerian Kelautan dan Perikanan, Pertamina, dan Pemerintah Daerah. Oleh karena itu diperlukan adanya Surat Keputusan Bersama (SKB) yang memihak kepada kepentingan nelayan dan masyarakat pesisir pada umumnya. Untuk itu KKP harus memiliki data nelayan dan data kapal secara akurat, disamping diperlukan adanya sistem monitoring yang dilakukan secara regular, sehingga dapat dipastikan bahwa program BBM bersubsidi tersebut sampai kepada sasaran yaitu nelayan. Disamping itu, penghitungan kuota perlu dilakukan dengan akurat dengan mempertimbangkan perubahan musim ikan.

Pemerintah Daerah sebagai penerima program perlu didorong untuk berkontribusi dengan mengalokasikan anggaran daerah kedalam program tersebut, sehingga menimbulkan *sense of belonging*. Disamping itu perlu adanya kerjasama antar pemerintah daerah untuk mengatasi rendahnya kebutuhan BBM nelayan di suatu daerah sehingga diperlukan adanya penggabungan program antar daerah.

Pertamina dalam hal ini perlu menganggarkan dana dan biaya penyaluran BBM kepada SPDN/SPBN. Disamping itu untuk mengatasi kebutuhan BBM nelayan di daerah terpencil, dimana akses jalan bagi mobil angkut tidak memadai, Pertamina diharapkan dapat menyalurkannya melalui jalur laut, sehingga SPDN/SPBN di daerah terpencil dimungkinkan untuk dibangun.

Untuk mengatasi rendahnya keuntungan yang diperoleh pengelola SPDN/SPBN (dalam hal ini Koperasi Perikanan setempat) akibat perubahan kuota yang disebabkan perubahan musim ikan, perlu dikembangkan kemungkinan dilakukannya diversifikasi usaha sesuai dengan kondisi dan potensi usaha di lokasi SPDN/SPBN.

Untuk mengatasi pembiayaan BBM nelayan dengan cara ‘pembayaran tertunda’ (yang dibayar setelah nelayan kembali dari melaut), Pemerintah daerah

melalui Badan Penanaman Modal Daerah, perlu bersifat proaktif untuk menarik investor lokal untuk bersedia berinvestasi pada program SPDN/SPBN dengan menambah biaya terhadap ‘pembayaran tertunda’. Dengan demikian, program SPDN/SPBN akan menjadi lebih menarik bagi investor seperti layaknya bisnis SPBU, meskipun dengan jangka waktu pembayaran yang tertunda (Catatan. SPDN/SPBN sulit untuk melakukan bisnis dengan cara ‘pembayaran tertunda’, selain karena modal koperasi yang kurang memadai, ‘budaya ngemplang’ terhadap program pemerintah masih sangat kental, sehingga metode pembayaran tertunda lebih relevan bila dilaksanakan oleh pihak swasta).

---

## DAFTAR PUSTAKA

- Buletin Pembangunan Daerah tahun 2014. Penyelenggaraan Perizinan Terpadu Satu Pintu,
- FAO. 2010. *Recent developments in the tuna industry Stocks, fisheries, management, processing, trade and markets.*
- Kementerian Kelautan dan Perikanan, Direktorat Jenderal Kelautan, Pesisir, dan Pulau-pulau Kecil. 2007. Petunjuk Pelaksanaan Pembangunan SPDN/SPBN.
- Kementerian Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Cipta Karya. Agropolitan & Minapolitan-Konsep Kawasan Menuju Keharmonian. Jakarta, September 2012.
- Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor KEP.18/MEN/2011 tentang Pedoman Umum Minapolitan.
- Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor KEP.35/MEN/2013 tentang Penetapan Kawasan Minapolitan
- Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan. Laporan Tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2013.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 12 Tahun 2010 Tentang Minapolitan.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.18/MEN/2012 tentang Pedoman Rencana Induk Pengembangan Kawasan Minapolitan
- Marimin *et al.* 2013. Teknik dan Analisis Pengambilan Keputusan Fuzzy dalam Manajemen Rantai Pasok. PT Penerbit IPB Press.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.16/MEN/2006 Tentang Pelabuhan Perikanan.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 38/PMK.01/2006 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengendalian dan Pengelolaan Risiko Atas Penyediaan Infrastruktur.
- Peraturan Menteri Negara PPN/Kepala BAPPENAS Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Panduan Umum Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2007 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Daerah.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Investasi Pemerintah.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 78 tahun 2010 Tentang Penjaminan Infrastruktur



Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2010 Tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2011 Tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2013 Tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Rahman, A.Z. 2011. [http://ipb.ac.id/lombaartikel/pendaftaran/uploads/tpb/sosial-dan-ekonomi/OPTIMALISASI\\_KOMODITAS\\_PERIKANAN\\_BERBASIS\\_MINAPOLITAN\\_SEBAGAI\\_PENGGERAK\\_EKONOMI\\_BANGSA1.pdf](http://ipb.ac.id/lombaartikel/pendaftaran/uploads/tpb/sosial-dan-ekonomi/OPTIMALISASI_KOMODITAS_PERIKANAN_BERBASIS_MINAPOLITAN_SEBAGAI_PENGGERAK_EKONOMI_BANGSA1.pdf) [Diakses tanggal 2 Oktober 2014]

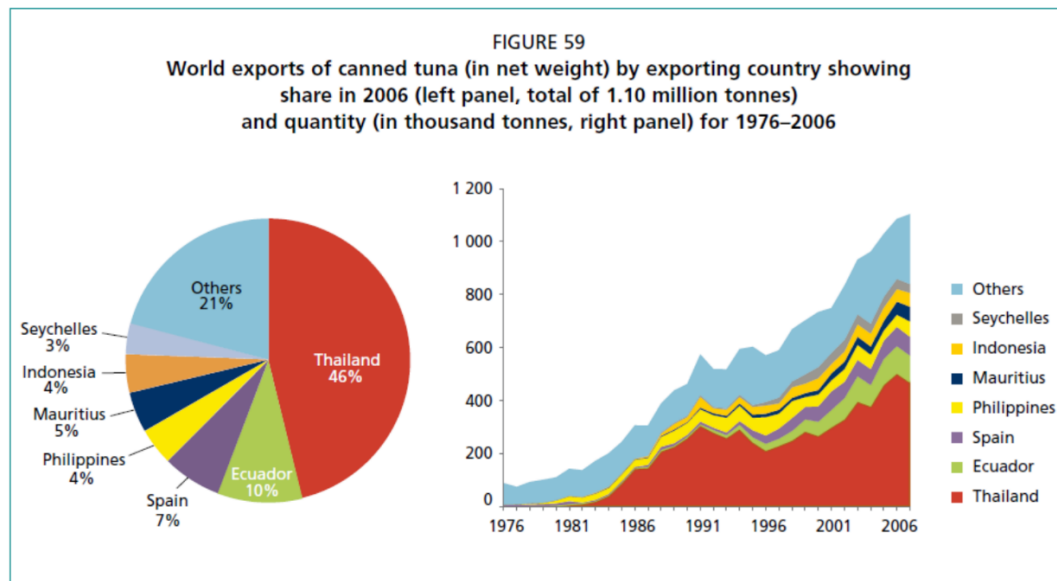
<http://swaramanadonews.com/?p=20458>. 11 Maret 2013. “Dibangun 2012, Stasiun SPDN Belang tak Beroperasi”

<http://ekonomi.metrotvnews.com/read/2014/08/10/275588/pengamat-pembatasan-solar-bersubsidi-jangan-merugikan-nelayan>. 10 Agustus 2014.

Strombom, D.B., dan Tweed, S.T., *Business Planning For Aquaculture -Is It Feasible?* University of Massachusettes, Dartmouth, North Dartmouth, Massachusetts 02747 NRAC Fact Sheet No. 150-1992.

Sustainable Fisheries Partnership. April 2010. *Indonesian Tuna Supply Chain Analysis*.

### Lampiran 1. Distribusi Negara-negara Pengekspor Tuna Kaleng Dunia, Tahun 1976 – 2006



### Lampiran 2. Distribusi Negara-negara Pengimpor Tuna Kaleng Dunia, Tahun 1976 – 2006

